

1. Després de l'aplicació de la Nova Xarxa Bus, quin model de transport públic de superfície plantegeu per a Barcelona? Aposteu per infraestructures d'alta capacitat com el tramvia o carrils bus d'alta qualitat i segregats?

Barcelona en Comú

Unió de tramvies per la Diagonal. Consolidació xarxa bus ortogonal: més carrils segregats, de major amplada, semaforització preferent. Millorar freqüències en cap de setmana. Aplicar on calgui l'experiència del bus a demanada.

Junts x Catalunya

Completar la xarxa de bus ortogonal amb la línia D30 per la Diagonal. Millora de freqüències a la xarxa ortogonal

Barcelona pel canvi – Ciutadans

La posta en marxa de la nova xarxa de bus ha estat decepcionant: mancances en matèria de freqüència i capacitat => millora xarxa ortogonal. Reforç en freqüències del bus de barri. El projecte del tramvia per la Diagonal podria ser viable si hi hagués consens, ara no n'hi ha.

Partit dels Socialistes de Catalunya

Unió de tramvies per la Diagonal. Millora de freqüències a la xarxa ortogonal

Esquerra Republicana de Catalunya

Unió de tramvies per la Diagonal, si en les condicions que ja han indicat en altres ocasions. Millora de freqüències a la xarxa ortogonal. Revisar amplada i segregat carrils bus. Complementar mobilitat amb vehicles d'ús compartit.

Partit Popular

No al tramvia per la Diagonal. Completar xarxa ortogonal amb línia D30, electrificació de la flota d'autobús i millorar freqüències.

CUP - Capgirem Barcelona

Unió de tramvies per la Diagonal amb gestió pública, busos articulats a les principals línies de la xarxa ortogonal i atenció a la xarxa de barri.

Barcelona és capital – Primàries

Unió de tramvies per la Diagonal, amb referèndum previ. Millora freqüències xarxa ortogonal. Atenció a persones amb discapacitat sensorial.

2. El reforç d'autobús interurbà de l'Àrea Metropolitana i Generalitat ha demostrat que Barcelona no té resolt l'accés i estacionament d'aquest serveis a la via pública, on es produeixen problemes de saturació. Quines propostes plantegeu per poder millorar i ampliar aquest servei?

Barcelona en Comú

L'ajuntament de Barcelona ha demanat a la Generalitat, que és qui té les competències, la definició conjunta dels punts de parada, rutes i punts de regulació dels autobusos interurbans. Accessos a la ciutat: no hi ha hagut voluntat política per part de la Generalitat en la creació de carrils bus a la C31 i C17, ni per part del Ministeri en el canvi de titularitat de la B23.

Junts x Catalunya

La resolució d'aquesta qüestió requereix consens polític i diàleg, i en aquest mandat no n'hi ha hagut. Tenim la gran oportunitat de la Sagrera, que pot convertir-se en un element central de la mobilitat interurbana. Proposta: duplicar l'oferta de bus interurbà en els propers.

Barcelona pel canvi - Ciutadans

Destacar la falta d'accessibilitat de bona part de la flota d'autobusos interurbans com una qüestió a resoldre. Disseny integral de les àrees específiques de parada i regulació dels busos interurbans. Introducció de carrils BUS-VAO a les vies d'accés, mitjançant la reducció d'amplada dels carrils destinats al vehicle privat

Partit dels Socialistes de Catalunya

Donar enfoc metropolità a la qüestió. L'ampliació de la capacitat de les vies d'entrada i sortida ha d'anar acompanyada de la creació d'intercanviadors de transferència a metro i autobús urbà a les entrades de la ciutat: Zona Universitària, el Fòrum o la Sagrera.

Esquerra Republicana de Catalunya

Crear nodes d'intercanvi bus interurbà/ transport urbà a Plaça Espanya, estació de Sants, Sagrera, Glòries, Diagonal. Reordenar la zona de la Ronda Universitat. Exigir les inversions necessàries per a fer-ho possible.

Partit Popular

Es tracta d'una assignatura pendent de la ciutat. Redacció d'un pla d'accés a la ciutat, on es defineixi si l'intercanvi a transport urbà es fa al centre o a la perifèria. Aparcament dissuasoris a les afores de la ciutat.

CUP - Capgirem Barcelona

Més carril d'entrada a Barcelona per a l'autobús urbà, no mitjançant nova infraestructura sinó per reducció dels carrils destinats al vehicle privat. Reformulació de les estacions d'autobusos. Recuperar la gestió pública de les línies interurbanes.

Barcelona és capital - Primàries

Carril bus a les autovies d'entrada, B23 i altres, mitjançant la reducció d'amplada dels carris destinats al vehicle privat. Buscar consens amb els municipis de l'AMB

3. Quina o quines són les prioritats ferroviàries per ampliar la capacitat del transport públic de Barcelona per als propers 4 anys? Accepteu que una llançadora ferroviària Aeroport-Barcelona sobrecarregui el sistema de rodalies en comptes d'utilitzar una línia actual com s'havia previst?

Barcelona en Comú

Inversió en metro i FGC. Inversió en rodalies: executar les ròtules Torrossa/Montcada que han de permetre un millor repartiment de càrregues entre els túnels del carrer Aragó i Plaça Catalunya. Accés aeroport: No crear llançadora sinó fer acabar a l'aeroport les R2N i R4N actuals, creant línies directes des de més punts.

Junts x Catalunya

Hi ha un consens en les mancances, fruit de la desinversió. La qüestió bàsica és com finançar rodalies, i caldrà estudiar si l'AMB pot finançar allò que l'Estat no està executant.

Barcelona pel canvi - Ciutadans

Cal un pacte entre administracions i consens per poder tirar endavant les inversions. Prioritats: L9-L10, estació de la Sagrera, i convertir en accessibles aquelles estacions i correspondències de metro que encara no ho són.

Partit dels Socialistes de Catalunya

Inversió en rodalies: s'ha perdut una oportunitat al no aprovar els PGE 2018 que aportaven 450 M€. Prioritats: L9-L10, estació de la Sagrera, connexió Baix Llobregat-Vallès i extensió de la L2

Esquerra Republicana de Catalunya

Prioritats: S8 FGC Plaça Espanya-Gràcia, acabar L9-L10, prolongació L4 La Pau-Sagrera (estratègica i econòmica). Decidir que es fa amb l'estació de França. Accés aeroport: no sobrecarregar xarxa existent amb noves línies.

Partit Popular

Prioritat: L9-L10, S8 FGC Plaça Espanya-Gràcia... Pla de rodalies amb pressupost i lideratge. Si a la llançadora a l'aeroport.

CUP - Capgirem Barcelona

Revertir la desinversió crònica en rodalies. Traspasar la competència a la Generalitat. Connectar FCG Vallès i Baix Llobregat. Crear línies orbitals que reverteixin la radialitat de Barcelona

Barcelona és capital – Primàries

El gran problema és la desinversió de l'estat. Des de l'any 2008 s'arrossegueu les mateixes inversions que no s'executen. No hi ha res a negociar amb ADIF: simplement que s'executi el que està programat de fa temps.

4. Segons un estudi del BACC de 2018 sobre els factors que dissuadeixen l'ús de la bici, el robatori és un dels més importants. El seu partit pensa fomentar estratègies per combatre-ho, com ara la implantació dels sistema bicibox i/o subvencionar espais d'aparcaments a les comunitats de veïns?

Barcelona en Comú

El Bicibox pot ser una bona solució per a llocs concrets de la ciutat, sobretot a l'entrada de vies interurbanes (Diagonal....) però no es pot generalitzar a tota la ciutat. Tenim 14.000 locals buits que podrien contribuir a resoldre el problema i aquí l'ajuntament ha de fer un paper d'intermediació. El *sharing* és una bona solució i Barcelona hi ha apostat amb força amb el Bicing, però s'ha de vigilar que no sigui un model descontrolat. Interessa que la seguretat no depengui del model de tinença, ja que precisament la propietat és un factor d'intensificació de l'ús de la bicicleta.

Junts per Catalunya

Hi ha d'haver carrils bicis segregats i de sentit únic, i una xarxa efectiva d'aparcaments segurs incorporant les noves tecnologies. Les bicicletes han de baixar de les voreres i allà on no hi hagi carrils bicis han de poder circular per la calçada, cosa que implica baixar la velocitat del vehicle privat. Hi ha d'haver un control de semàfors global a la ciutat, i adequar els temps dels cicles semafòrics als vianants i a les bicicletes.

Barcelona pel Canvi- Ciutadans

En aquest mandat han proposat mesures per donar resposta a aquest problema, incloent bicibox, àrees d'aparcament a elements comuns de comunitats de veïns, etc. La inseguretat no és només un problema amb les bicicletes.

Esquerra Republicana de Catalunya – Nova

No es considera convenient el Bicibox com a solució general. L'aposta és per l'aparcament segur amb multifórmula: afavorir que les empreses i els equipaments tinguin espais segurs per a bicicletes. El *sharing* forma part de la solució, si bé cal controlar que el retorn s'efectui als llocs adequats.

Partit dels Socialistes de Catalunya - Units

L'increment de l'ús de la bicicleta no ha estat acompanyat d'un increment proporcional al nivell de preparació de la ciutat per a la bicicleta. Cal avançar en aquesta transformació jugant amb tots els elements, especialment la utilització d'elements comuns i del *sharing*, que contribueix a evitar robatoris.

Partit Popular

Millora l'aparcament mitjançant incentius a empreses o centres de treball que disposin d'espais adequats. Recuperar i impulsar la pràctica dels espais per a bicicletes en els aparcaments soterrats.

CUP – Capgirem Barcelona

El Bicibox pot ser una solució, sobretot vinculat a comunitat de veïns. Habilitar espais segurs d'aparcament a equipaments públics, multiplicant per tres el nombre de places actuals. Municipalitzar el Bicing. Habilitat aparcaments segurs per a bicicletes amb remolc per al transport de menors.

Barcelona és capital – Primàries

Cal disposar de més aparcaments per a bicicletes, habilitar espais municipals i impulsar l'ús d'espais en zones de comunitat de veïns. La creació d'aparcament no pot basar-se en el Bicibox, que té unes característiques de bunquerització i d'ocupació d'espai que el fan poc atractiu en alguns entorns.

5. Actualment la ciutat compta amb una infraestructura de prioritat ciclista repartida en uns 300 km. de carril bici, zones 30 i zones de plataforma única. Però la por al trànsit agressiu i l'assetjament viari continua essent desincentivador de l'ús de la bicicleta. Quines propostes pot aportar el seu partit per solucionar aquest problema?

Barcelona en Comú

No es pot oblidar que quan es dóna prioritat a la bicicleta s'està afectant a altres usuaris de la via pública i sorgeixen resistències. Per això, l'aposta per la bicicleta ha de ser decidida i valenta, renunciant a solucions de compromís com els carrils bici bidireccionals i incrementant les zones de velocitat limitada a 30 km./h, o a 10 km./h. a les superilles.

Junts per Catalunya

S'ha de donar suport a la bicicleta sense por però no de manera temerària, que és com s'ha fet en aquest mandat. L'element primordial és la seguretat del ciclista, i la del vianant. Per tant, més que incrementar indiscriminadament la xarxa de carrils bici cal revisar cruïlles, cal eliminar el carrils bidireccionals i fer que la guàrdia urbana faci complir la normativa de circulació. Importància del consens, i no n'hi ha hagut.

Barcelona pel Canvi- Ciutadans

Cal apostar pels carrils-bici, però s'ha apostat per la quantitat i no per la qualitat. Encara hi ha molts carrils-bici per la vorera. Hi ha hagut un repunt de l'accidentabilitat. Cal més seguretat i un major control per part de la Guardia Urbana.

Esquerra Republicana de Catalunya – Nova

Necessitat de major seguretat, per tant: desdoblant carrils bidireccionals, unir xarxes (encara hi ha trams no connexos), revisar punts negres i reduir la velocitat dels vehicles a tota la ciutat.

Partit dels Socialistes de Catalunya – Units

S'han fet molts quilòmetres de carril bici però el consens i el diàleg han estat molt poc presents. Per tant, cal repensar i refer aquells que no estan funcionant adequadament, i s'ha de fer complir la normativa.

Partit Popular

Eliminar la circulació de bicicletes per la vorera. Carrils bicis segurs, sense doble sentit, i complint standards de qualitat. El problema dels carrils bicis actuals és que sovint s'han creat sense tenir en compte l'opinió dels veïns ni comerciants de la zona. Cal complir normativa, també els ciclistes.

CUP – Capgirem Barcelona

Objectiu: incrementar ús de la bicicleta, passant del 2% actual al 15%. Per aconseguir-ho, més carrils bici segregats però també pacificar el trànsit de la ciutat (zones limitades a 30 km./h.) i crear zones (o també carrers) amb prioritat bicicleta. Actuacions específiques a laterals Gran Via i Diagonal i canviar el règim semafòric.

Barcelona és capital – Primàries

Actuacions urgents en algunes cruïlles molt conflictives: Passeig de Gràcia/Diagonal, Aragó/Diagonal o Plaça Espanya, en que el recorregut dels ciclistes no està resolt; i solucionar els trams d'avançament. No culpabilitzar ciclista: la culpa és d'una xarxa mal feta.

6. Quan s'aplicaran realment les normatives que ja tenim sobre l'ocupació de voreres? (aparcament de motos, circulació de bicicletes/patinets, obres, terrasses...)

Barcelona en Comú

Cal distribuir adequadament un espai urbà que és escàs en una ciutat densa com Barcelona. En aquest mandat s'ha acabat amb algunes moratòries fàctiques, s'han creat places d'aparcament per a motos fora de les voreres, s'han tret de voreres alguns carrils-bici, s'ha normativitzat l'ús dels patinets elèctrics i s'ha regulat el bicisharing, precisament per evitar el conflicte.

Junts per Catalunya

Les voreres han de ser pels vianants. Les bicicletes i les motos han de circular/aparcar a la calçada i els cotxes han d'aparcar en aparcament subterrani. Eliminar el trànsit paràsit a la recerca d'una plaça mitjançant aplicacions que permetin localitzar les places lliures més pròximes. En aquest mandat s'ha oblidat completament la disciplina viària.

Barcelona pel Canvi- Ciutadans

La qüestió principal és l'aplicació de la normativa. Hi ha moltes voreres que són de trànsit molt difícil, ja no només per l'aparcament de motos i bicicletes sinó fins i tot per la distribució del mobiliari urbà (fanals...). Les voreres són l'única via per a les persones, cal ser implacable en l'eliminació de qualsevol obstacle que en dificulti l'ús.

Esquerra Republicana de Catalunya – Nova

Voreres pels vianants i per al verd urbà. Ordenança de terrasses aprovada, cal aplicar-la. Tot Barcelona ha de ser zona verda, no hi pot haver Parks&ride dins de la ciutat. Pel que fa a les

motos, cal replantejar si ha de pagar per l'aparcament en superfície, encara que sigui en funció del menor espai que ocupa, però sense gratuïtat. I cal ser realista quan es parla d'afany recaptatori: la sanció, complementada amb la campanya de sensibilització, són indispensables per reduir els focus d'incivisme.

Partit dels Socialistes de Catalunya – Units

Una cosa és la normativa i l'altra és que s'estigui complint. En el cas de l'ocupació de voreres, el grau d'incompliment és molt important. Posem-hi mitjans. Calen campanyes de civisme, i també, i a la vegada, cal vigilància, cal guàrdia urbana als carrers.

Partit Popular

La realitat sempre s'imposa a la normativa, i a Barcelona hi ha 270.000 motos. Cal sancionar, però la sanció no és la solució, sinó una mesura recaptatòria. Haurem de ser més creatius i trobar altres solucions, fent compatibles els diferents usos.

CUP – Capgirem Barcelona

Cal aplicar la normativa, i en el cas de les voreres no només l'afecten les motos o les bicicletes sinó també les terrasses, amb una ocupació vinculada al lucre privat i al negoci turístic. Cal alliberar les voreres pels vianants, però també alliberar els carrils bici que sovint estan ocupats per vehicles estacionats.

Barcelona és capital – Primàries

Alliberar voreres de les motos. Aplicar la normativa, que és correcte. Fer que el personal que controla les zones d'aparcament actui també en els aparcament en voreres. Desincentivar l'ús de la moto incrementant si cal l'impost de circulació d'aquests vehicles.

7. Esteu a favor d'implementar durant els quatre anys del proper mandat aquestes dues mesures per reduir el 50% dels vehicles privats i així complir els límits de qualitat de l'aire que estableix l'Organització Mundial de la Salut?

- Una taxa diària anti-contaminació (peatge urbà), que ha demostrat ser la mesura més eficient i eficaç per reduir la contaminació a les ciutats (com a Londres, Estocolm, Milà....). Esteu a favor d'aplicar una taxa anti-contaminació per a circular amb vehicle privat dins de la ciutat de Barcelona (amb excepcions a turismes amb 3 o més ocupants, persones amb mobilitat reduïda i serveis públics) i que la recaptació es destini a augmentar el finançament del transport públic?

- Transformació completa de les autovies urbanes (Gran Via, Meridiana, Diagonal, Aragó) en eixos cívics i pacífics. Esteu a favor de la reducció dràstica de carrils de cotxes d'aquestes vies per donar prioritat i potenciar la mobilitat activa i el transport públic, mitjançant plans de mobilitat sostenible que no comportin transformacions urbanístiques eternes i costoses? Esteu d'acord en implementar aquests plans de forma immediata amb l'execució simultània i gradual de projectes d'intercanviadors de transport públic i ampliació de la xarxa tramviària en aquests corredors?

Barcelona en Comú

El PMU de Barcelona marcava un objectiu de reducció del 21% de la contaminació però no hi havia mesures per aconseguir-ho. En aquest mandat s'ha planificat la proposta de zona de baixes emissions (inici 2020). L'afectació de la contaminació sobre la salut és un problema molt greu i justifica la creació d'una figura com la taxa metropolitana anticontaminació.

Junts per Catalunya

La taxa no s'ha implementat en aquest quatre anys. El motiu és perquè afecta la gent que entra o surt per motiu de feina i necessita el cotxe; i probablement afecta a les classes populars que tenen cotxes de característiques d'emissions inferiors. Per tant, abans d'aplicar una taxa: transport públic, rodalies, vehicle elèctric, park & ride, i aparcament soterrats amb tarifes que discriminin pel nivell de contaminació del vehicle.

Barcelona pel Canvi- Ciutadans

Tenim compromís en la lluita contra la contaminació. És cert que els peatges urbans han reduït la contaminació en algunes ciutats, però probablement són ciutats que tenen un transport públic de millor qualitat i més eficients que Barcelona. Abans de noves taxes facilitar el canvi d'hàbits al ciutadà.

Es poden fer transformacions de les vies urbanes reduint el trànsit, de fet el nostre grup ha donat suport a transformacions com les de la Via Laietana, però sempre tenint una visió en conjunt de la ciutat.

Esquerra Republicana de Catalunya – Nova

Els peatges de congestió d'Estocolm o de Milà (pagaments determinats dies en funció de determinades circumstàncies) podrien ser uns bons exemples per a Barcelona. Tota la ciutat ha de ser àrea verda. La càrrega impositiva ha de revertir en el transport públic.

Partit dels Socialistes de Catalunya - Units

La contaminació com a problema estructural. No estan d'acord amb el peatge urbà ja que no està clar que no produeixi efectes negatius sobre les capes socialment més desfavorides. Calen alternatives de transport públic.

Pacificació de les grans vies: si però amb consens.

Partit Popular

No estem d'acord amb la taxa de congestió. Barcelona ja està patint una alta pressió fiscal, la més alta d'Espanya. La solució són els parkings dissuasoris a escala metropolitana combinat amb la implantació definitiva de la T-mobilitat. Millorar la xarxa de transport públic.

A favor de pacificar entorns d'alguns equipaments, i sempre amb consens amb veïns i comerciants, però no les experiències tipus superilla que s'han fet en aquest mandat.

CUP – Capgirem Barcelona

El peatge pot ser una mesura transitòria, però només si és progressiva i justa. Però no és una mesura estructural. Cal reduir els taxes de transport públic, excessives per a les classes populars.

Reduir carrils, afavorir els intercanviadors modals i aturar qualsevol ampliació de les vies d'accés dels vehicles privats cap a Barcelona, com la C58 o com la Ronda Litoral.

Barcelona és capital – Primàries

A favor del peatge de congestió. És una mesura redistributiva, ja que s'aplica amb reduccions per als col·lectius més desfavorits i tot el que es recapta es reinverteix en transport públic. No és cert que no estigui estudiat, les ciutats que l'han aplicat han reduït contaminació i en algun cas, com per exemple Estocolm, al cap d'un any d'aplicació la mesura va ser aprovada per la ciutadania en referèndum. Es tracta d'evitar 3.000 morts l'any a més de moltes malalties associades.